1996 பிப்ரவரி 26]

'டிக்ளேர்' செய்து, அங்கே *3* மருத்துவர்கள் அதாவது டி.ஜி.ஓ., டி.சி.எச்., ஒரு 'அனஸ்தெடிக்' ஆகிய *3* மருத்துவர்கள் கண்டிப்பாக அவற்றிலே பணியாற்ற வேண்டுமென்று நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, அவ்வாறு அவர்கள் அங்கே பணியமர்த்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அந்தவகையில் பிரசவத்திற்காக வருகிற தாய்மார்களுக்கு வசதியாக, அருகாமையிலேயே இருக்க வேண்டுமென்று, காரணம், அவர்களுக்கு எந்த நேரமும் மருத்துவமனையிலே சேரவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டு விடுகிறது என்ற காரணத்தினால்தான், அந்த நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். எனவேதான், துறையின் சார்பாக 'மெடர்னிடி வார்டு'-வை 'இம்ப்ரூவ்' செய்வதற்காக கூடுதல் கட்டிடம் கட்டுவதற்காக பரிந்துரை செய்திருக்கிறார்கள். அதற்கேற்ப நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். அதற்கு மேலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதுபோல, பொதுவாக வரக்கூடிய நோயாளிகளுக்கும் தேவை என்ன என்று அறிந்து, அதற்கேற்ப நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினா எண் 126,* திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா, மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர்.

126--

நெடுஞ்சாலைக் கொள்கை அறிவித்தல்

97015*--திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா:**

மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா--

சாலைகள் அமைத்து பராமரிப்பு சம்மந்தமான மாநில நெடுஞ்சாலைக் கொள்கையை அறிவிக்க அரசிடம் செயற்குறிப்பு இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன், பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்அவர்களே,

சாலைகளை அமைத்துப் பராமரிப்பது சம்பந்தமான அரசின் கொள்கைகள், சாலைகளும் பாலங்களுக்குமான மானியக் கோரிக்கைகள் மீதான விவாதங்களின்போது வைக்கப்படுகின்றன. அது கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலேதான் தெரிவிக்கப்படுகிறது. நெடுஞ்சாலைகளுக்கென கொள்கை அறிவிப்பு தனியாக 'பாலிசி' என்பதை இதுவரை வகுக்கவில்லை. அதுபோன்ற எண்ணமும் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

[*1996 பிப்ரவரி 26*

திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சமுதாய வளர்ச்சிக்கு மிகவும் முக்கியமான ஒரு அடிப்படையாகவும், உயிர்நாடியாகவும் சாலைகள் இருப்பதால், பல வெளிநாடுகள், நெடுஞ்சாலைகள் கொள்கைகளைக் கடைப்பிடிப்பதைக் கருத்திற் கொண்டும், சாலைகள் அமைத்துப் பராமரிக்கும் பணிகளைத் தனியார்வசம் ஒப்படைக்க வகைசெய்யும் தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கொள்கைகளை, மத்திய அரசு உருவாக்கியுள்ளதைக் கருத்திற் கொண்டும் நாட்டிலேயே முதன்முறையாக, நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கென, 1946–ஆம் ஆண்டு தனியாக ஒரு இலாகாவை ஏற்படுத்தி, பெருமைபெற்ற தமிழ்நாட்டில், சாலை அமைப்பில், புதிய உத்திகளைக் கையாளுவதில், முதன்மை பெற்று விளங்கும் நெடுஞ்சாலைப் பொறியாளர்கள் உள்ள இந்தத் தமிழகத்தில், சாலைகளைச் சிறந்த முறையில் பராமரிப்பதற்கும், மிகவும் பின்தங்கிய பகுதிகளில் சாலைகளை அமைப்பதற்கும், மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித்தலைவி அவர்கள் முன்னுரிமை வழங்கி வருவதால், இன்று இந்தியாவிலேயே, சாலை கட்டுமானப் பணிகளில், தமிழ்நாடு முதன்மை பெற்று முக்கிய பங்கு வகிப்பதைக் கருத்திற் கொண்டும், மேலும், உணவுதானிய உற்பத்தியை வர்த்தக மையமாக்கும் நோக்கத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு, தமிழக அரசு, வேளாண்மைக் கொள்கை வகுத்துள்ளதைப்போல, உடல் ஊனமுற்றோருக்கென தனிக் கொள்கை அறிவித்திருப்பதைப்போல, பருத்தி உற்பத்தியாளர் நலனுக்காக பருத்திக் கொள்கை அறிவித்திருப்பதைப்போல, இந்தியாவிற்கே இதிலும் வழிகாட்டியாக விளங்க, மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித்தலைவி அவர்கள், மாநில நெடுஞ்சாலைக் கொள்கையை அறிவிக்க, மீண்டும் அரசு பரிசீலனை செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10.25

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெடுஞ்சாலைகள் துறையைப் பொறுத்தமட்டில், நம்முடைய மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித்தலைவி அவர்கள், இந்த நாட்டினுடைய பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டதற்குப் பின்னாலேதான், 22 பிரிவுகளாக இந்தச் சாலைப் பணிகளைப் பிரித்திருக்கிறார்கள். தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், இதர மாவட்ட சாலைகள், இதர சாலைகள், உயிர்செறிவுள்ள சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம், அரசு சாலைகளை, பழுதடைந்த பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டும் திட்டம், தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள், சுரங்கப்

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1996 பிப்ரவரி 26]

பாதைகள் கட்டும் திட்டம், நிழல்தரும் சாலைகள் திட்டம், மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை வளர்ச்சித் திட்டம், நீலகிரி மாவட்டத்தினுடைய மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம், பழங்குடியினர் துணைத் திட்டம், சென்னை நகர வளர்ச்சித் திட்டம், அதாவது டி.என்.யு.டி.பி.-யிலே 'தமிழ்நாடு அர்பன் டெவலப்மென்ட் புராஜக்ட்' என்று சொல்லப்படுகிற பெருநகர வளர்ச்சித் திட்டம், ஒருங்கிணைந்த நகர் வளர்ச்சித் திட்டம், தமிழ்நாடு நகரிய மேம்பாட்டுத் திட்டம், மக்களுக்கு பாலங்கள், மலை சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம், கடலோர சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம், ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகளில் தார் தளம் போடுதல்; தொழிற்சாலை பகுதி சாலைகளுக்கான மேம்பாட்டுத் திட்டம்-இதுபோன்று 22 பிரிவுகளில் நெடுஞ்சாலைத் துறை இன்றைக்கு முக்கியத்துவம் அளித்து, இந்தியாவிலே ஒரு முதன்மை பெற்ற துறையாக நம்முடைய தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற நெடுஞ்சாலைத் துறையை தரம் உயர்த்தித் தந்து இருக்கின்றனர் நம்முடைய மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் என்பதை இந்த நாடு அறிந்து இருக்கிறது. நம்முடைய ஆட்சி வந்ததற்குப் பின்னாலேதான் மூன்று மடங்கு, சாலைகளுக்காக நிதி ஆதாரங்களை ஒதுக்கித் தந்து, பாழ்பட்டுக் கிடந்த சாலைகளை எல்லாம் மேம்படுத்துவதற்கான பல்வேறு திட்டங்களை நாம் இன்றைக்கு செயல்படுத்திக் கொண்டு வருகிறோம். அது தவிர ரோடு செக்டார் பிராஜெக்ட் என்று மிகப் பெரிய ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கி உலக வங்கியினுடைய ஒப்புதலுக்கு அனுப்பப்பட்டு அதற்காக கன்சல்டன்ஸி இன்றைக்கு அப்ரூவல் செய்யப்பட்டு, அதற்கான பணிகளைச் செய்ய ஒரு தனி அதிகாரியும் நியமிக்கப்பட்டு-ஓய்வு பெற்ற தலைமைப் பொறியாளர் அளவிலே ஒருவரை நியமித்து அதற்கான பணிகள் மிக வேகமாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றது. அந்தத் திட்டமும் விரைவிலே வர இருக்கிறது. அது ஆயிரம் கோடிக்கு மேலே இருக்கின்ற திட்டம். ஆக, இப்படி நெடுஞ்சாலைத் துறையை மேமபடுத்துவதற்காக பல பணிகளை நாம் இன்றைக்கு செய்து இருக்கிறோம். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொள்கை அளவிலே, தேசிய அளவிலே இருப்பதைப் போல, பிரைவேடைசேஷன் என்று சொல்லப்படுகின்ற, தனியாரை ஈடுபடுத்துகின்ற திட்டம் இருக்கிறதா என்று கேட்டார்கள். இந்தியாவிலே அந்தத் திட்டம் வருகின்றபோது, நாமும் அதை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம். தனியாரை அந்தத் துறையிலே ஈடுபடுத்தி மிகப் பெரிய சாலைகளை அமைப்பதற்கு 2 ஆயிரம் கோடி, 3 ஆயிரம் கோடி என்று அவர்கள் இன்வெஸ்ட் செய்வதற்காக அவர்களை நாம்

அழைத்துப் பேசி இருக்கிறோம்; மலேசிய நாட்டிலிருந்து சில நிறுவனங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் வந்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னை வரை ஒரு புதிய நெடுஞ்சாலையை உருவாக்குவதற்கு தனியார் மூலம் விட்டு, அந்த நெரிசலைப் போக்குவதற்கான திட்டத்தை நாம் ஆய்வு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அதற்காக அவர்கள் பரீட்சார்த்தமான முறையிலே சில நடைமுறைகளை அவர்கள் வந்து பார்த்துவிட்டு சென்றிருக்கிறார்கள். வளர்ந்து வருகின்ற தமிழகத்தில் சாலைச் செறிவு, போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே அவைகளை எல்லாம் நாம் சீரமைப்பதற்கு இதுபோன்ற நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கு தனியாரை ஊக்குவிப்பதற்கு நாம் தயாராக இருக்கிறோம். அவர்கள் வந்தால் அவர்களுக்குரிய உதவிகளைச் செய்வதற்கும் நம்முடைய மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே அவர்கள் வந்து பேசியும் சென்றிருக்கிறார்கள். ஆய்வுப் பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே, இதற்கென தனியாக ஒரு பாலிஸி எடுக்க வேண்டிய அவசியமில்லை. இதுபோன்று பல்வேறு திட்டங்களை நாம் நிறைவேற்றுகின்றபோது, இதற்கென்று ஒரு பாலிஸி தேவை இல்லை. இந்த அடிப்படையிலே, அதைத்தான் நான் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை என்று தெரிவித்தேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே.பி. ராஜு.

திரு. கே.பி. ராஜு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்அவர்களே, இங்கே ரோடுகளை தனியாரிடம் தருவதற்காக மலேசியா நாட்டிலிருந்துகூட வல்லுநர்கள் வந்திருக்கிறார்கள்; நிறுவனங்கள் வந்து இருக்கின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். இங்கு இந்திய நாட்டினுடைய அதிலும் தமிழ்நாட்டினுடைய ரோடுகளுக்கும் மேலை நாடுகளில் இருக்கின்ற ரோடுகளுக்கும் உள்ள வேறுபாட்டை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்அவர்களே, பொருளாதார ரீதியாகப் பார்க்கின்றபோது நம்முடைய இந்திய நாட்டில் இருக்கின்ற சாலைகளை, தேசிய நெடுஞ்சாலைகளை மிகவும் தரமுள்ள சாலைகளாக அமைக்கிறோம். அதற்குக் காரணம் அதற்குரிய ரேட்டு விகிதாச்சாரம் அதிகம். அந்தச் சாலைகளைப் பராமரிப்பதற்கான தொகை, அதற்குச் செலவாகின்ற தொகை அதிகமாக ஆகின்ற காரணத்தினால்தான் நாம் அதை நன்கு மெயின்டெய்ன் பண்ண முடிகிறது. அதைப்போல நாம் எல்லா கிராம

1996 பிப்ரவரி 26]

சாலைகளையும் மெயின்டெய்ன் பண்ண முடியாது. ஏனென்றால், இந்தியப் பொருளாதாரம் பற்றி நாம் அனைவரும் நன்கு அறிவோம். இருக்கின்ற நிதி ஆதாரங்களை வைத்துக் கொண்டுதான் பல்லாயிரக் கணக்கான கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகளை நாம் பராமரிக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஏறத்தாழ ஒரு லட்சம் கிலோ மீட்டர் இருக்கின்ற நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே ஆண்டுக்காண்டு, இப்போது நம்முடைய மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்றதற்குப் பின்னர்தான் அதிகமான கிலோ மீட்டர்களை நாம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அத்தனை கிலோ மீட்டர்களையும் ஒரே நேரத்தில் எடுப்பதற்கு நிதி ஆதாரம் நம்மிடத்திலே இல்லை. இருந்தாலும் அவைகளை நாம் ஒரு சீரான முறையில் பராமரித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே, இந்திய பொருளாதார நிலைமைக்கு ஏற்ப, இருக்கின்ற சூழ்நிலைக்கு ஏற்பத்தான் நம்முடைய சாலைகளை நாம் பராமரிக்க முடியும். மேலை நாடுகளில் டோல் கலெக்ஷன் வைத்து இருக்கிறார்கள். நாம் சில இடங்களிலே டோல் கலெக்ஷன் வைக்கின்றபோது இங்கே ஆட்சேபணை வருகின்றது. எல்லா இடங்களிலும் அதை வைக்க முடியாது. அங்கே அதற்கு பணம் கொடுப்பதற்கு அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். நம்முடைய மக்களிடத்திலே அதைக் கொண்டுவந்தால், சாலையிலே போவதற்கு பணம் கேட்கிறார்கள் என்று ஒரு அவநம்பிக்கை இந்த அரசின் மீது ஏற்படுவதற்கும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆக இவைகளை எல்லாம் காலப்போக்கில்தான் கொண்டுவர வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைகள் எல்லாம் தார் சாலைகளாக இருக்கிற காரணத்தினாலே அடிக்கடி பழுதுபட்டுப் போகிறது: ஆண்டுக்கு ஒரு முறை அதை ரிப்பேர் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே ரப்பர் சாலைகளை நீங்கள் போட்டுவிட்டீர்கள் என்று சொன்னால், அவை எந்தவிதமான அழிவுக்கும் இடமில்லாமல் நிரந்தரமாக இருக்கும். ரப்பர் சாலைகளை போடுகின்ற திட்டம் அரசிடம் இருக்கின்றதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வி, ஒரு கொள்கையை உருவாக்குவது பற்றி; ரப்பர் சாலை போடுவதா, தார்ச் சாலை போடுவதா என்பது பற்றியது அல்ல.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[*1996 பிப்ரவரி 26*

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த தார் சாலைகளுக்குப் பதிலாக, கான்கிரீட் சாலைகள் போடலாமா என்பதற்காக சென்ற ஆண்டே நாங்கள் ஒரு ஆய்வினை நடத்தி, அதற்குரிய பொறியாளர்களை எல்லாம் அகில இந்திய அளவிலேயும் சரி, வெளிநாடுகளிலிருந்தும் வரவழைத்து ஒரு பெரிய ஆய்வு நடத்தினோம். நம்முடைய ஹைவேஸ் ரிசர்ச் ஸ்டேஷனிலே இது சம்பந்தமாக விவாதிக்கப்பட்டது. *2* நாட்கள் கருத்தரங்கு நடைபெற்று அந்தப் பொறியாளர்களை எல்லாம் அழைத்துப் பேசப்பட்டது. அந்த காஸ்ட் மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறது. ஆனால் நாள்பட அவைகள் உழைக்கும். காங்கிரீட் சாலைகள் அமைக்கின்றபோது, தார்ச்சாலைகளைவிட *10* ஆண்டுகள், *15* ஆண்டுகள் வருகின்ற அளவுக்கு இருக்கின்றன. இருந்தாலும் ஒரே நேரத்தில் நாம் பொருளாதார ரீதியாக இன்வெஸ்ட் செய்ய முடியவில்லை. இப்போது இதிலே *30* கி.மீட்டர் போட்டால் அதிலே *3* கி.மீட்டர், *4* கி.மீட்டர் என்று வருகின்றது. இப்போது இருக்கின்ற சூழ்நிலையில் இருக்கின்ற சாலைகளைப் பராமரிக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினால்தான் உடனடியாக இன்வெஸ்ட் செய்யமுடியவில்லை. வெளியிலே இருந்து வருகின்றவர்களை இதுபோன்ற கான்கிரீட் சாலைகள் அமைப்பதற்கு இன்வெஸ்ட் செய்யுமாறு நாம் கோரலாம். இரப்பர் சாலைகள் திட்டம் என்பது நமக்கு உகந்ததாக இருக்காது. அந்த அளவிற்கு அது நமக்குச் சரியாக வராது. கான்கிரீட் சாலைகள் அமைக்கும் திட்டத்தை அரசு பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது. அது சம்பந்தமாக ஆய்வும் செய்து வருகின்றது.

முற்பகல் *10–30*

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் *127*, திரு. கே. செல்வராஜ், மாண்புமிகு பால்வளத்துறை அமைச்சர்:

127--

கோயம்புத்தூரில் தானியங்கி பால் விற்பனை நிலையம்

39968*--திரு. கே. செல்வராஜ்:**

மாண்புமிகு பால்வளத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா--

கோயம்புத்தூர் நகரில் பால் விநியோகத்திற்கு தானியங்கி பால் விநியோக விற்பனை நிலையங்கள் அமைக்கப்படுமா?